

## Les priorités de l'ATE en matière de politique des transports

Berne, le 2 mai 2024

# Nous disons STOP à la folie routière

Discours de Ruedi Blumer, Président ATE

*Le texte prononcé fait foi.*

La Suisse comptera bientôt 5 millions de voitures. Une augmentation de 10% en l'espace d'une décennie. Dans ces voitures, les gens se rendent au travail – presque toujours seul-es –, font leurs courses et rejoignent la montagne ou le bord du lac. Ces déplacements créent des bouchons, argument le plus souvent invoqué pour justifier les projets d'extensions des autoroutes.

Pour réduire le nombre de minutes passées dans les embouteillages au quotidien, l'extension des autoroutes semble à première vue une conclusion logique. Mais le DETEC passe soigneusement sous silence le fait que cela n'a qu'un effet à court terme et ne constitue donc pas une solution.

Premièrement, les capacités supplémentaires créées génèrent immédiatement de nouvelles incitations à une utilisation plus fréquente, ce qui nous ramène rapidement au point de départ: les embouteillages.

Deuxièmement, les 5,3 milliards de francs budgétisés pour l'extension démesurée des autoroutes contribuent activement à l'aggravation de divers problèmes. Plus de trafic et, par conséquent, plus de bruit, plus de CO<sub>2</sub>, plus de gaz d'échappement, plus d'usure des pneus, plus d'accidents, plus d'étalement urbain, plus d'imperméabilisation des sols, etc.

Troisièmement, la poursuite du développement des autoroutes est une promotion du transport individuel motorisé (TIM).

Quatrièmement, la modification de la répartition modale promise par l'OFROU lui-même en faveur de la marche, du vélo et des transports publics d'une part, et au détriment du TIM d'autre part, est torpillée.

C'est pourquoi l'ATE Association transports et environnement a lancé un référendum contre le projet d'extension autoroutière et a récolté, avec une large alliance, plus de 100 000 signatures, soit plus du double de ce qui est nécessaire. Trop c'est trop! La votation sur la folie autoroutière du Parlement et du DETEC aura probablement lieu en novembre et est une priorité absolue pour l'ATE. Ces plans démesurés ne sont en aucun cas compatibles avec les défis environnementaux et d'aménagement du territoire de notre époque.

En outre, les révélations de ces dernières semaines sur la démolition de deux halles de foire Olma relativement récentes, nécessaire à l'extension de l'autoroute, ou la rétention des plans du projet d'extension entre Schönbühl et Kirchberg sont plus que préoccupantes. L'office fédéral est manifestement en mode campagne et transforme le projet en boîte noire. Où est la transparence que l'on est en droit d'attendre? Et surtout, qu'est-ce qui a été caché jusqu'à présent et nous sera encore révélé?

En fin de compte, l'augmentation du nombre de routes entraînera un risque sérieux pour la santé: aujourd'hui déjà, plus d'un million de personnes en Suisse sont exposées à des niveaux de bruit trop

**ATE Association transports et environnement**

Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne  
tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0  
[www.ate.ch](http://www.ate.ch), [ate@ate.ch](mailto:ate@ate.ch)

élevés qui les rendent malades. L'extension des autoroutes, notamment les projets de tunnels, générerait beaucoup de bruit pendant des années et, même après leur achèvement, le nombre de personnes souffrant du bruit continuerait d'augmenter en raison de la croissance du trafic.

L'étape d'extension prévue par le Parlement n'est pas seulement pensée à trop court terme, mais ignore également les effets à long terme sur notre environnement et notre climat. Alors que d'autres pays font des efforts pour atteindre les objectifs climatiques de Paris, l'OFROU va dans la direction opposée.

Le référendum de l'ATE contre l'extension des autoroutes est l'occasion de donner un signal fort contre l'aberration du béton et pour une politique des transports plus durable et plus responsable. Une politique des transports qui prend les défis de notre temps au sérieux. Une politique des transports qui favorise le changement de cap: pas d'extension supplémentaire des autoroutes, mais une infrastructure piétonne et cycliste meilleure et plus sûre, ainsi qu'une optimisation de l'offre de transports publics.

La participation de l'économie et de l'administration est essentielle pour parvenir à ce changement de comportement: le personnel des entreprises doit pouvoir disposer de vélos, de vélos électriques ou de bons de transport public au lieu de places de stationnement pour voitures. Le télétravail, les horaires de travail flexibles, le covoiturage ou les bus d'entreprise doivent être encouragés dans la mesure du possible afin de décharger les routes aux heures de pointe.

Il est grand temps de s'engager pour un changement de comportement en matière de mobilité et donc pour des transports plus efficaces en termes de surface et plus respectueux de l'environnement. C'est la seule façon d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat en matière de mobilité également.